

**RESOLUÇÃO MSC.255(84)**  
**(adotada em 16 de Maio de 2008)**

**CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA  
UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DE UM ACIDENTE MARÍTIMO,  
OU DE UM INCIDENTE MARÍTIMO  
(CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES - CIA)**

**Parte I – Disposições gerais 6**

- Capítulo 1 - Propósito 6
- Capítulo 2 - Definições 7
- Capítulo 3 - Aplicação dos capítulos Contidos nas Partes II e III 11

**Parte II – Normas obrigatórias 12**

- Capítulo 4 - Autoridade de investigação de segurança marítima 12
- Capítulo 5 - Notificação 12
- Capítulo 6 - Exigência de investigar acidentes marítimos muito graves 13
- Capítulo 7 - Acordo do estado da bandeira com outro Estado substancialmente interessado para realizar uma investigação de segurança marítima 13
- Capítulo 8 - Poderes de uma investigação 14
- Capítulo 9 - Investigações paralelas 14
- Capítulo 10 - Cooperação 14
- Capítulo 11 - Investigação não sujeita a uma direção externa 15
- Capítulo 12 - Obtenção de provas de marítimos 15
- Capítulo 13 - Minuta dos relatórios de investigações de segurança marítima 15
- Capítulo 14 - Relatórios de investigações de segurança marítima 16

**Parte III – Práticas recomendadas 18**

- Capítulo 15 - Responsabilidades administrativas 18
- Capítulo 16 - Princípios da investigação 18
- Capítulo 17 - Investigação de acidentes marítimos (exceto de acidentes marítimos muito graves) e de incidentes marítimos 20
- Capítulo 18 - Fatores que devem ser levados em consideração ao procurar obter um acordo com base no Capítulo 7 da parte II 20
- Capítulo 19 - Atos de interferência ilícita 22
- Capítulo 20 - Notificação às partes envolvidas e início de uma investigação 22
- Capítulo 21 - Coordenação de uma investigação 23
- Capítulo 22 - Coleta de provas 24
- Capítulo 23 - Sigilo das informações 25
- Capítulo 24 - Proteção a testemunhas e a partes envolvidas 26
- Capítulo 25 - Minuta do relatório e relatório final 27
- Capítulo 26 - Reabertura de uma investigação 28

## Prefácio

1. Este Código reúne e se baseia nas melhores práticas na investigação de acidentes marítimos, e de incidentes marítimos, que foram estabelecidas pelo Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos, adotado em Novembro de 1997 pela Organização Marítima Internacional (a Organização), através da Resolução A.849(20). O Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos busca promover a cooperação entre Estados e uma abordagem comum à investigação de acidentes marítimos e de incidentes marítimos.

## Histórico

2. A Organização, através de várias resoluções, incentivou a cooperação e o reconhecimento da existência de um interesse mútuo. A primeira foi a Resolução A.173(ES IV) (Participação em Inquéritos Oficiais sobre Acidentes Marítimos), adotada em Novembro de 1968. Seguiram-se outras resoluções, inclusive: Resolução A.322(IX) (A Realização de Investigações de Acidentes), adotada em Novembro de 1975; Resolução A.440(XI) (Troca de Informações para Investigações de Acidentes Marítimos) e a Resolução A.442(XI) (Necessidades das Administrações em Termos de Recursos Humanos e Materiais para a Investigação de Acidentes e da Violação de Convenções), ambas adotadas em Novembro de 1979; Resolução A.637(16) (Cooperação em Investigações de Acidentes Marítimos), adotada em 1989.

3. Essas resoluções foram reunidas e ampliadas pela Organização com a adoção do Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos. A Resolução A.884(21) (Emendas ao Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos, Resolução A.849(20)), adotada em Novembro de 1999, ampliou o Código, fornecendo diretrizes para a investigação de fatores humanos.

4. A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1948, incluiu um dispositivo exigindo que as Administrações dos Estados da bandeira realizassem investigações de qualquer acidente sofrido por um navio com a sua bandeira, se aquela investigação pudesse ajudar a identificar questões regimentais como constituindo um fator contribuinte. Essa disposição foi mantida nas Convenções da SOLAS de 1960 e de 1974. Foi incluída também na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966. Além disto, foi exigido que os Estados da bandeira investigassem certos acidentes marítimos, e incidentes marítimos, ocorridos em alto-mar.\*

*\* É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 94(7), ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

5. A soberania de um Estado costeiro se estende além das suas terras e das suas águas interiores, por toda a extensão do seu mar territorial.\* Essa jurisdição dá ao Estado Costeiro um direito inerente de investigar acidentes marítimos, e incidentes marítimos, relacionados com o seu território. A maioria das Administrações nacionais possui dispositivos legais que tratam da investigação de um acidente marítimo ocorrido dentro de suas águas interiores e do seu mar territorial, independentemente da bandeira do navio.

6. Mais recentemente, a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, da Organização Internacional do Trabalho, (que ainda não entrou em vigor), estabelece um dispositivo para a investigação de alguns acidentes marítimos graves, bem como especifica as condições de trabalho para os marítimos. Reconhecendo a necessidade de uma proteção especial para os marítimos durante uma investigação, a Organização adotou, em Dezembro de 2005, as "Diretrizes para um Tratamento Justo a Marítimos em Caso de um Acidente Marítimo", através da Resolução A.987(24). As Diretrizes foram promulgadas pela IMO e pela ILO em 1º de Julho de 2006.

## Adoção do Código

7. Desde a adoção da primeira Convenção da SOLAS, tem havido grandes mudanças na estrutura da atividade marítima internacional e mudanças no direito internacional. Essas mudanças aumentaram potencialmente o número de Estados com interesse no processo e nos resultados das investigações de segurança marítima em caso de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, aumentando o potencial para diferenças jurisdicionais e outras diferenças de procedimentos entre os Estados afetados.

8. Este Código, embora especifique alguns requisitos obrigatórios, reconhece as diferenças existentes entre a legislação internacional e a nacional em relação à investigação de acidentes marítimos e de incidentes marítimos. Este Código destina-se a facilitar investigações de segurança marítima objetivas, em benefício dos Estados da bandeira, dos Estados costeiros, da Organização e da atividade da navegação marítima em geral.

*\* É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 2, ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

## PARTE I DISPOSIÇÕES GERAIS

### Capítulo 1 PROPÓSITO

1.1 O propósito deste Código é proporcionar uma abordagem comum a ser adotada pelos Estados na realização de investigações de segurança marítima de acidentes marítimos e de incidentes marítimos. As investigações de segurança marítima não procuram atribuir culpa nem determinar responsabilidades. Em vez disto, uma investigação de segurança marítima, como definido neste Código, é uma investigação realizada com o propósito de impedir que no futuro ocorram acidentes marítimos e incidentes marítimos. Este Código considera que este propósito será alcançado através dos Estados:

.1 empregando uma metodologia e uma abordagem coerentes, para permitir e incentivar uma ampla gama de investigações, quando necessário, no interesse de revelar os fatores causais e outros riscos à segurança; e

.2 fornecendo relatórios à Organização para permitir uma ampla disseminação das informações, para ajudar a atividade marítima internacional a tratar das questões relacionadas com a segurança.

1.2 Uma investigação de segurança marítima deve ser separada e independente de qualquer outra forma de investigação. No entanto, não é intenção deste Código impedir qualquer outra forma de investigação, inclusive de investigações para ações em processos cíveis, criminais e administrativos. Além disto, não é intenção do Código que um Estado, ou Estados, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima deixem de informar todos os fatores causais de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, porque a culpa ou a responsabilidade pode ser deduzida do que foi apurado.

1.3 Este Código reconhece que de acordo com os instrumentos da Organização, todo Estado de Bandeira tem o dever de realizar uma investigação de qualquer acidente que ocorra a qualquer dos seus navios, quando julgar que aquela investigação pode ajudar a determinar que alterações podem ser desejáveis que sejam feitas nas presentes regras, ou se aquele acidente produziu um efeito danoso de grandes proporções ao meio ambiente. O Código leva em conta também que um Estado de Bandeira deverá \* fazer com que seja aberta uma investigação, por uma ou mais pessoas, ou na presença delas, de certos acidentes marítimos, ou de certos incidentes marítimos, de navegação em alto-mar. No entanto, o Código reconhece também que quando ocorre um acidente marítimo, ou um incidente marítimo, no território, incluindo o mar territorial, de um Estado, aquele Estado tem o direito\* de investigar a causa daquele acidente marítimo, ou incidente marítimo, que possa oferecer um risco à vida humana ou ao meio ambiente, envolver as autoridades de busca e salvamento do Estado costeiro, ou afetá-lo de outra maneira.

*\* É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 94, ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

### Capítulo 2 DEFINIÇÕES

Quando forem empregados nas normas obrigatórias e nas práticas recomendadas para investigações de segurança marítima os termos a seguir, eles possuem o seguinte significado:

2.1 Um agente significa qualquer pessoa, física ou jurídica, empenhada em nome do armador, do afretador, do operador de um navio ou do proprietário da carga, em prestar serviços aos navios, inclusive em tomar medidas administrativas para o navio que está sendo objeto de uma investigação de segurança marítima.

2.2 Um **fator causal** significa ações, omissões, acontecimentos ou condições sem as quais:

.1 o acidente marítimo, ou o incidente marítimo, não teria ocorrido; ou

.2 as conseqüências adversas relacionadas com o acidente marítimo, ou com o incidente marítimo, provavelmente não teriam ocorrido, ou não teriam sido tão graves;

.3 uma outra ação, omissão, acontecimento ou condição relacionada com um resultado ou com uma consequência mencionada em .1, ou em .2, provavelmente não teria ocorrido.

2.3 Um Estado Costeiro significa um Estado em cujo território, inclusive no seu mar territorial, ocorre um acidente marítimo, ou um incidente marítimo.

2.4 Zona Econômica Exclusiva significa a zona econômica exclusiva como definida pelo Artigo 55 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

2.5 Estado de Bandeira significa um Estado cuja bandeira um navio está autorizado a arvorar. 2.6 Alto-Mar significa o alto-mar como definido no Artigo 86 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

*\* É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 2, ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

2.7 Parte Interessada significa uma organização, ou uma pessoa, que, como determinado pelo Estado ou pelos Estados que estão realizando uma investigação de segurança marítima, possui interesses significativos, direitos ou expectativas legítimas com relação ao resultado de uma investigação de segurança marítima.

2.8 Código Internacional de Gerenciamento da Segurança (ISM) significa o Código Internacional de Gerenciamento para a Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição, como adotado pela Organização através da Resolução A.741(18), como emendada.

2.9 Um **acidente marítimo** significa um acontecimento, ou uma sequência de acontecimentos, que tenha resultado em qualquer das ocorrências a seguir, diretamente relacionado com as operações de um navio:

.1 a morte de uma pessoa, ou ferimentos graves numa pessoa;

.2 a perda de uma pessoa de um navio;

.3 a perda, suposta perda ou abandono de um navio;

.4 um dano material a um navio;

.5 o encalhe ou a incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;

.6 um dano material à infraestrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do navio, de um outro navio ou de uma pessoa; ou

.7 danos graves ao meio ambiente, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios.

Um acidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou uma omissão deliberada, com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente.

2.10 Um **incidente marítimo** significa um acontecimento, ou uma sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido diretamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou, que se não for corrigido, pode colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou o meio ambiente. Um incidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou uma omissão deliberada com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente.

2.11 Uma **investigação de segurança marítima** significa uma investigação, ou um inquérito, (como for denominado por um Estado) de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, realizado com o propósito de impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro. A investigação abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos fatores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias.

2.12 Um **relatório da investigação de segurança marítima** significa um relatório que contenha:

.1 um resumo expondo em linhas gerais os fatos básicos do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, e informando se em decorrência daqueles fatos ocorreram quaisquer mortes, ferimentos ou poluição;

.2 a identidade do Estado da bandeira, dos armadores, operadores, da companhia identificada no certificado de gerenciamento da segurança e da sociedade classificadora (sujeito a qualquer legislação nacional relativa à privacidade);

.3 quando for pertinente, os detalhes relativos às dimensões das máquinas de qualquer navio envolvido, juntamente com uma descrição da tripulação, da rotina de trabalho e outras questões, como o tempo em que trabalham no navio;

.4 uma narrativa detalhando as circunstâncias do acidente marítimo, ou do incidente marítimo;

.5 uma análise e comentários sobre fatores causais, incluindo quaisquer fatores mecânicos, humanos e organizacionais;

.6 um exame do que foi apurado na investigação de segurança marítima, inclusive a identificação de questões relacionadas com a segurança, e as conclusões da investigação de segurança marítima; e

.7 quando for adequado, recomendações visando impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro.

2.13 Autoridade de investigação de segurança marítima significa uma Autoridade de um Estado, responsável pela realização de investigações de acordo com este Código.

2.14 Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima significa o Estado da Bandeira ou, quando for pertinente, o Estado, ou os Estados, que assumem a responsabilidade pela realização da investigação de segurança marítima, como acordado mutuamente de acordo com este Código.

2.15 Um registro de segurança marítima significa os seguintes tipos de registros coletados para uma investigação de segurança marítima:

.1 todos os depoimentos tomados com o propósito de realizar uma investigação de segurança marítima;

.2 todas as comunicações entre pessoas, no que diz respeito à operação do navio;

.3 todas as informações médicas ou particulares relativas às pessoas envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo;

.4 todos os registros relativos à análise das informações ou do material referente às provas adquiridas durante uma investigação de segurança marítima;

.5 informações obtidas no registrador de dados da viagem.

2.16 Um dano material, em relação a um acidente marítimo, significa:

.1 um dano que:

.1.1 afete de maneira significativa a integridade estrutural, o desempenho ou as características operacionais da infraestrutura marítima ou de um navio; e

.1.2 exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes; ou

.2 a destruição da infraestrutura marítima ou do navio.

2.17 Um marítimo significa qualquer pessoa que estiver empregada ou empenhada em trabalhos, em qualquer condição, a bordo de um navio.

2.18 Um ferimento grave significa um ferimento que seja sofrido por uma pessoa, resultando numa incapacitação em que a pessoa fique incapaz de trabalhar normalmente por mais de 72 horas, a partir de sete dias após a data em que foi sofrido o ferimento.

2.19 Um dano grave ao meio ambiente significa um dano ao meio ambiente que, como avaliado pelo Estado, ou Estados, afetados ou pelo Estado da Bandeira, como for adequado, produza um grande efeito danoso ao meio ambiente.

2.20 Estado substancialmente interessado significa um Estado:

.1 que seja o Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo;

.2 que seja o Estado Costeiro envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo;

.3 cujo meio ambiente tenha sido danificado gravemente, ou de maneira significativa, por um acidente marítimo (inclusive o meio ambiente de suas águas e de seus territórios reconhecidos de acordo com o direito internacional); ou

.4 em que as consequências de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, causado ou ameaçado, danifique gravemente aquele Estado ou ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais tenha o direito de exercer jurisdição; ou

.5 que, em decorrência de um acidente marítimo, cidadãos daquele Estado tenham perdido suas vidas ou sofrido ferimentos graves; ou

.6 possua à sua disposição informações importantes que o Estado, ou os Estados, que estão investigando a segurança marítima considerem úteis para a investigação; ou

.7 que por alguma outra razão crie um interesse que seja considerado significativo pelo Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima.

2.21 Mar territorial significa o mar territorial como definido pela Seção 2 da Parte II da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

2.22 Um acidente marítimo muito grave significa um acidente marítimo envolvendo a perda total do navio ou uma morte, ou danos graves ao meio ambiente.

### **Capítulo 3**

#### **APLICAÇÃO DOS CAPÍTULOS CONTIDOS NAS PARTES II E III**

3.1 A Parte II deste Código contém normas obrigatórias para as investigações de segurança marítima. Algumas cláusulas só se aplicam em relação a certas categorias de acidentes marítimos e só são obrigatórias para as investigações de segurança marítima daqueles acidentes marítimos.

3.2 As cláusulas contidas na Parte III deste Código podem se referir a cláusulas contidas nesta parte que só se aplicam a certos acidentes marítimos. As cláusulas contidas na Parte III podem recomendar que essas cláusulas sejam aplicadas nas investigações de segurança marítima de outros acidentes marítimos, ou de outros incidentes marítimos.

## **PARTE II NORMAS OBRIGATÓRIAS**

### **Capítulo 4**

#### **AUTORIDADE DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA**

4.1 O Governo de cada Estado deverá fornecer à Organização informações detalhadas para contato com a Autoridade, ou Autoridades, de investigação de segurança marítima que estão realizando investigações de segurança marítima em seu Estado.

### **Capítulo 5**

#### **NOTIFICAÇÃO**

5.1 Quando um acidente marítimo ocorre em alto-mar ou uma zona econômica exclusiva, o Estado da bandeira de um navio, ou de navios envolvidos, deverá notificar outros Estados substancialmente interessados logo que for razoavelmente possível.

5.2 Quando um acidente marítimo ocorre no território, incluindo o mar territorial, de um Estado costeiro, o Estado da Bandeira e o Estado Costeiro deverão notificar um ao outro e juntos notificar outros Estados substancialmente interessados, logo que for razoavelmente possível.

5.3 A notificação não deverá ser retardada devido à falta de informações completas.

5.4 Formato e conteúdo: A notificação deverá conter a maior quantidade das seguintes informações, uma vez que são facilmente disponíveis:

- .1 o nome do navio e do seu Estado da Bandeira;
- .2 o número IMO de identificação do navio;
- .3 a natureza do acidente marítimo;
- .4 o local do acidente marítimo;
- .5 a hora e a data do acidente marítimo;
- .6 o número de quaisquer pessoas gravemente feridas ou mortas;
- .7 as consequências do acidente marítimo para pessoas, propriedades e meio ambiente; e
- .8 a identificação de qualquer outro navio envolvido.

### **Capítulo 6**

#### **EXIGÊNCIA DE INVESTIGAR ACIDENTES MARÍTIMOS MUITO GRAVES**

6.1 Deverá ser realizada uma investigação de segurança marítima de qualquer acidente marítimo muito grave.

6.2 Sujeito a qualquer acordo feito de acordo com o Capítulo 7, o Estado da bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo muito grave é responsável por assegurar que uma investigação de segurança marítima seja realizada e concluída de acordo com este Código.

### **Capítulo 7**



**ACORDO DO ESTADO DA BANDEIRA COM OUTRO ESTADO  
SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO PARA REALIZAR UMA  
INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA**

7.1 Sem restringir o direito dos Estados realizarem separadamente a sua própria investigação de segurança marítima quando ocorrer um acidente marítimo no território, incluindo o mar territorial, de um Estado, o Estado, ou Estados, da Bandeira envolvidos no acidente marítimo e o Estado Costeiro deverão realizar consultas para buscar um acordo no qual o Estado, ou Estados, será(ão) o(s) Estado(s) Investigador(es) de Segurança Marítima de acordo com uma exigência, ou com uma recomendação para investigar, feita com base neste Código.

7.2 Sem restringir o direito dos Estados realizarem separadamente a sua própria investigação de segurança marítima se ocorrer um acidente marítimo em alto-mar ou na zona econômica exclusiva de um Estado, e aquele incidente envolver mais de um Estado da Bandeira, os Estados deverão realizar consultas para buscar um acordo no qual o Estado, ou Estados, será(ão) Estados Investigador(es) de Segurança Marítima de acordo com uma exigência, ou com uma recomendação para investigar, feita com base neste Código.

7.3 Para um acidente marítimo mencionado no parágrafo 7.1 ou 7.2, pode ser obtido um acordo pelos Estados pertinentes com outro Estado substancialmente interessado, para que aquele Estado, ou Estados, sejam Estados Investigadores de Segurança Marítima.

7.4 Antes de chegar a um acordo, ou se não se chegar a um acordo, de acordo com o parágrafo 7.1, 7.2 ou 7.3, as obrigações e os direitos existentes dos Estados, de acordo com este Código e com outras leis internacionais, de realizar uma investigação de segurança marítima permanecem com as respectivas partes para que realizem a sua própria investigação.

7.5 Participando plenamente de uma investigação de segurança marítima realizada por outro Estado substancialmente interessado, o Estado da Bandeira será considerado como cumprindo as suas obrigações de acordo com este Código, com a Regra I/21 da SOLAS e com o Artigo 94, seção 7 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

**Capítulo 8**

**PODERES DE UMA INVESTIGAÇÃO**

8.1 Todos os Estados deverão assegurar que as suas leis nacionais proporcionem ao investigador, ou investigadores, que estão realizando uma investigação de segurança marítima, a capacidade de entrar a bordo de um navio, entrevistar o comandante e a tripulação e qualquer outra pessoa envolvida, e obter material relativo a provas para os efeitos de uma investigação de segurança marítima.

**Capítulo 9**

**INVESTIGAÇÕES PARALELAS**

9.1 Quando o Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima estiverem realizando uma investigação de segurança marítima de acordo com este Código, nada prejudica o direito de outro Estado substancialmente interessado realizar separadamente a sua própria investigação de segurança marítima.

9.2 Embora reconhecendo que o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão ser capazes de cumprir as suas obrigações de acordo com este Código, o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima e qualquer outro Estado substancialmente interessado que estiver realizando uma investigação de segurança marítima deverão procurar coordenar o ritmo das suas investigações para evitar, quando possível, que haja demandas conflitantes sobre testemunhas e acesso às provas.

**Capítulo 10**

## COOPERAÇÃO

10.1 Todos os Estados substancialmente interessados deverão cooperar, na medida do possível, com o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima. O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão proporcionar, na medida do possível, a participação do Estados substancialmente interessados.\*

*\* A referência a “na medida do possível” pode ser interpretada como significando, por exemplo, que a cooperação ou a participação é restrita porque as leis nacionais tornam impossível cooperar ou participar plenamente.*

### Capítulo 11

#### INVESTIGAÇÃO NÃO SUJEITA A UMA DIREÇÃO EXTERNA

11.1 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima devem assegurar-se de que o investigador, ou investigadores, que estão realizando uma investigação de segurança marítima sejam imparciais e objetivos. A investigação de segurança marítima deverá ser capaz de informar os resultados daquela investigação sem que haja a direção ou a interferência de quaisquer pessoas ou organizações que possam ser afetadas pelo seu resultado.

### Capítulo 12

#### OBTENÇÃO DE PROVAS DE MARÍTIMOS

12.1 Quando uma investigação de segurança marítima precisar que um marítimo forneça a ela uma prova, a prova deverá ser obtida na primeira oportunidade possível. Deverá ser permitido que o marítimo volte para o seu navio, ou que seja repatriado na primeira oportunidade possível. Os direitos humanos dos marítimos deverão ser sempre preservados.

12.2 Todos os marítimos dos quais se pretende obter uma prova deverão ser informados da natureza e da base da investigação de segurança marítima. Além disto, um marítimo do qual se pretende obter uma prova deverá ser informado dos seguintes aspectos, e deverá ser permitido que tenha acesso a uma assessoria jurídica com relação a esses aspectos:

.1 qualquer possível risco de que possam incriminar-se em quaisquer processos posteriores à investigação de segurança marítima;

.2 qualquer direito de não incriminar-se ou de permanecer em silêncio;

.3 qualquer proteção concedida ao marítimo para impedir que a prova seja usada contra ele, se fornecer a prova à investigação de segurança marítima.

### Capítulo 13

#### MINUTA DOS RELATÓRIOS DE INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

13.1 Sujeito ao disposto nos parágrafos 13.2 e 13.3, e quando for solicitado, o Estado, ou estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão enviar uma minuta do relatório a um Estado substancialmente interessado, para permitir que aquele Estado faça comentários sobre a minuta do relatório.

13.2 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima só estão obrigados a cumprir o parágrafo 13.1 quando o Estado substancialmente interessado que vai receber o relatório garantir que não o disseminará nem fará com que seja disseminado, publicado ou que seja dado acesso à minuta do

relatório ou de qualquer parte daquele relatório sem a autorização expressa do Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima, ou a menos que aqueles relatórios ou documentos já tenham sido publicados por aquele Estado, ou Estados.

13.3 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima não estão obrigados a cumprir o parágrafo 13.1 se:

.1 o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima solicitarem que o Estado substancialmente interessado que está recebendo o relatório afirme que a prova contida na minuta do relatório não será admitida em processos cíveis ou criminais contra uma pessoa que a tiver fornecido; e

.2 o Estado substancialmente interessado se recusar a fazer aquela afirmativa.

13.4 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão solicitar aos Estados substancialmente interessados que apresentem seus comentários sobre a minuta do relatório dentro de 30 dias, ou dentro de algum período mutuamente acordado. O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão analisar os comentários antes de elaborar o relatório final e, quando a aceitação ou a rejeição dos comentários tiver um impacto direto sobre os interesses do Estado que os apresentou, o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão notificar o Estado substancialmente interessado sobre a maneira pela qual foram tratados os comentários. Se o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima não receberem qualquer comentário após 30 dias, ou após haver expirado o período mutuamente acordado, eles podem então prosseguir e concluir o relatório.

13.5 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão procurar verificar pelos meios mais práticos, e até onde for possível, a exatidão da minuta do relatório e se ela está completa.

## **Capítulo 14**

### **RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA**

14.1 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão submeter à Organização a versão final de um relatório de investigação de segurança marítima para cada investigação de segurança marítima realizada para um acidente marítimo muito grave.

14.2 Quando for realizada uma investigação de segurança marítima de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, que não de um acidente marítimo muito grave, e for elaborado um relatório da investigação de segurança marítima que contenha informações que possam impedir a ocorrência no futuro de acidentes marítimos, ou de incidentes marítimos, ou atenuar a sua gravidade, a versão final deverá ser submetida à Organização.

14.3 O relatório da investigação de segurança marítima mencionado nos parágrafos 14.1 e 14.2 deverá utilizar todas as informações obtidas durante uma investigação de segurança marítima, levando em consideração o seu propósito, que sejam necessárias para assegurar que todas as questões pertinentes sejam incluídas e compreendidas, de modo que possa ter tomada uma medida de segurança, como for necessário.

14.4 O relatório final da investigação de segurança marítima deverá ser disponibilizado ao público e à atividade de navegação marítima pelo Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima, ou esse Estado, ou Estados, deverão se comprometer a auxiliar o público e a atividade de navegação marítima fornecendo os detalhes que forem necessários para que tenham acesso ao relatório, quando ele for publicado por um outro Estado ou pela Organização.

### **PARTE III**

## **PRÁTICAS RECOMENDADAS**

### **Capítulo 15**

#### **RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS**

15.1 Os Estados devem assegurar que as Autoridades que estiverem investigando a segurança marítima tenham à sua disposição material e recursos financeiros suficientes, e pessoal adequadamente qualificado, para permitir que sejam facilitadas as obrigações do Estado no sentido de realizar investigações de segurança marítima de acidentes marítimos e de incidentes marítimos de acordo com este Código.

15.2 Qualquer investigador que faça parte de uma investigação de segurança marítima deverá ser designado com base nos conhecimentos apresentados na Resolução A.996(25) para investigadores.

15.3 O parágrafo 15.2 não impede, entretanto, a designação adequada de investigadores que possuam os conhecimentos especializados necessários para fazer parte de uma investigação de segurança marítima numa base temporária, nem impede a utilização de consultores para fornecer uma assessoria especializada sobre qualquer aspecto de uma investigação de segurança marítima.

15.4 Qualquer pessoa que seja um investigador numa investigação de segurança marítima, ou que esteja auxiliando uma investigação de segurança marítima, deve ser obrigada a trabalhar de acordo com este Código.

### **Capítulo 16**

#### **PRINCÍPIOS DA INVESTIGAÇÃO**

16.1 Independência: Uma investigação de segurança marítima não deve ter opiniões preconcebidas, para assegurar que haja um fluxo livre de informações para ela.

16.2 Para obter o resultado mencionado no parágrafo 16.1, o investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem ter independência funcional:

.1 das partes envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo;

.2 de qualquer pessoa que possa tomar uma decisão de tomar uma medida administrativa ou disciplinar contra uma pessoa ou organização envolvida num acidente marítimo, ou num incidente marítimo; e

.3 de processos judiciais.

16.3 O investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem estar livres de interferência das partes mencionadas em .1, .2 e .3 do parágrafo 16.1, em relação a:

.1 obtenção de todas as informações disponíveis que forem pertinentes ao acidente marítimo, ou ao incidente marítimo, inclusive os registros de dados da viagem e os registros dos serviços de tráfego de embarcações;

- .2 análise das provas e determinação dos fatores causais;
- .3 chegada a conclusões pertinentes aos fatores causais;
- .4 distribuição da minuta de um relatório para comentários e elaboração do relatório final; e
- .5 se for adequado, fazer recomendações relativas à segurança.

16.2 Concentrada na segurança: Não é o propósito de uma investigação de segurança marítima determinar responsabilidades ou atribuir culpa. No entanto, o investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima não devem abster-se de fornecer todas as informações sobre os fatores causais porque do que for apurado pode ser deduzida culpa ou responsabilidade.

16.3 Cooperação: Quando for possível e compatível com as exigências e as recomendações deste Código, em especial do Capítulo 10 sobre Cooperação, o Estado, ou Estados, que estiverem investigando a segurança marítima devem procurar facilitar ao máximo a cooperação entre Estados substancialmente interessados e outras pessoas ou organizações que estiverem realizando uma investigação de um acidente marítimo ou de um incidente marítimo.

16.4 Prioridade: Na medida do possível, deve ser atribuída a uma investigação de segurança marítima a mesma prioridade que a atribuída a qualquer outra investigação, inclusive às investigações de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, realizadas por um Estado para fins criminais.

16.4.1 De acordo com o parágrafo 16.4, o investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima não devem ser impedidos de ter acesso a provas em circunstâncias em que uma outra pessoa, ou organização, estiver realizando uma investigação separada de um acidente marítimo ou de um incidente marítimo.

16.4.2 As provas para as quais deve ser proporcionado um pronto acesso abrangem:

- .1 vistorias e outros registros mantidos pelo Estado da Bandeira, pelos armadores e pelas sociedades classificadoras;
- .2 todos os dados registrados, inclusive dos registradores de dados da viagem; e
- .3 provas que possam ser fornecidas por vistoriadores do governo, oficiais da guarda costeira, operadores do serviço de tráfego de embarcações, práticos ou outro pessoal marítimo.

16.5 Propósito de uma investigação de segurança marítima: A identificação correta dos fatores causais exige uma investigação metódica e feita a tempo, que vá bem além das provas imediatas e que busque as condições subjacentes, que podem estar longe do local do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, e que podem provocar outros acidentes marítimos e outros incidentes marítimos. As investigações de segurança marítima devem ser vistas, portanto, como um meio de identificar não só os fatores causais imediatos, mas também falhas que possam estar presentes em toda a cadeia de responsabilidade.

## **Capítulo 17**

### **INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS (EXCETO ACIDENTES MUITO GRAVES) E DE INCIDENTES MARÍTIMOS**

17.1 Deve ser realizada uma investigação de segurança marítima de acidentes marítimos (exceto de acidentes marítimos muito graves, que são tratados no Capítulo 6 deste Código), e de incidentes marítimos, pelo Estado da bandeira de um navio envolvido, se for considerado provável que aquela investigação vá

fornecer informações que possam ser utilizadas para impedir que no futuro ocorram acidentes marítimos e incidentes marítimos.

17.2 O Capítulo 7 contém os requisitos obrigatórios para determinar qual é o Estado, ou quais são os Estados, que irão realizar a investigação de segurança marítima de um acidente marítimo. Quando a ocorrência que está sendo investigada de acordo com este capítulo for um incidente marítimo, o Capítulo 7 deve ser seguido como uma prática recomendada, como se ele se referisse a incidentes marítimos.

## **Capítulo 18**

### **FATORES QUE DEVEM SER LEVADOS EM CONSIDERAÇÃO AO PROCURAR OBTER UM ACORDO COM BASE NO CAPÍTULO 7 DA PARTE II**

18.1 Quando o Estado, ou Estados, da Bandeira, um Estado costeiro (se estiver envolvido), ou outros Estados substancialmente interessados estiverem procurando chegar a um acordo, de acordo com o Capítulo 7 da Parte II, pelo qual um Estado, ou Estados, irão realizar a investigação de segurança marítima com base neste Código, os seguintes fatores devem ser levados em consideração:

.1 se o acidente marítimo, ou incidente marítimo, ocorreu no território, incluindo o mar territorial, de um Estado;

.2 se o navio ou navios envolvidos num acidente marítimo, ou num incidente marítimo, ocorrido em alto-mar, ou na zona econômica exclusiva, navegaram em seguida no mar territorial de um Estado;

.3 os recursos e os compromissos exigidos do Estado da Bandeira e de outros Estados substancialmente interessados;

.4 o possível propósito da investigação de segurança marítima e a capacidade do Estado da Bandeira, ou de outro Estado substancialmente interessado fazer frente a aquele propósito;

.5 a necessidade do investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima terem acesso a provas e à consideração do Estado, ou Estados, que estiverem mais bem posicionados no sentido de facilitar o acesso àquelas provas;

.6 quaisquer efeitos adversos, percebidos ou reais, do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, sobre outros Estados;

.7 a nacionalidade da tripulação, dos passageiros e de outras pessoas afetadas pelo acidente marítimo, ou pelo incidente marítimo.

## **Capítulo 19**

### **ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA**

19.1 Se durante a realização de uma investigação de segurança marítima tornar-se conhecido, ou se houver suspeita de que foi cometido um delito com base no Artigo 3, 3bis, 3ter ou 3quarter da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988, a Autoridade de investigação de segurança marítima deve procurar imediatamente assegurar-se de que as Autoridades de segurança marítima do Estado ou dos Estados envolvidos sejam informadas.

## **Capítulo 20**

### **NOTIFICAÇÃO ÀS PARTES ENVOLVIDAS E INÍCIO DE UMA INVESTIGAÇÃO**

20.1 Quando tem início uma investigação de segurança marítima de acordo com este Código, o comandante, o armador e o agente de um navio envolvido no acidente marítimo, ou no incidente marítimo, que está sendo investigado devem ser informados logo que possível sobre:

.1 o acidente marítimo, ou o incidente marítimo, sob investigação;

.2 a hora e o local em que terá início a investigação de segurança marítima;

.3 o nome e os detalhes para contato da Autoridade, ou Autoridades, de investigação de segurança marítima;

.4 os detalhes pertinentes da legislação com base na qual está sendo realizada a investigação de segurança marítima;

.5 os direitos e as obrigações das partes que estão sendo submetidas à investigação de segurança marítima; e

.6 os direitos e as obrigações do Estado, ou Estados, que estão realizando a investigação de segurança marítima.

20.2 Todo Estado deve elaborar um documento padrão, detalhando as informações mencionadas no parágrafo 20.1, que possa ser transmitido eletronicamente ao comandante, ao agente e ao armador do navio.

20.3 Reconhecendo que qualquer navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo, pode continuar em serviço, e que um navio não deve ser retardado mais do que for absolutamente necessário, o Estado, ou Estados, que estiverem realizando a investigação de segurança marítima devem dar início àquela investigação o mais cedo que for razoavelmente possível, sem retardar desnecessariamente o navio.

## **Capítulo 21**

### **COORDENAÇÃO DE UMA INVESTIGAÇÃO**

21.1 As recomendações apresentadas neste capítulo devem ser aplicadas de acordo com os princípios estabelecidos nos Capítulos 10 e 11 deste Código.

21.2 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima devem assegurar que exista uma estrutura apropriada no Estado para:

.1 a designação de investigadores para a investigação de segurança marítima, inclusive de um investigador para chefiar a investigação de segurança marítima;

.2 o fornecimento de um nível de apoio razoável aos membros da investigação de segurança marítima;

.3 a elaboração de uma estratégia para a investigação de segurança marítima em ligação com outros Estados substancialmente interessados;

.4 assegurar que a metodologia seguida durante a investigação de segurança marítima seja compatível com a recomendada na Resolução A.884(21), como emendada;

.5 assegurar que a investigação de segurança marítima leve em consideração quaisquer recomendações ou instrumentos publicados pela Organização ou pela Organização Internacional do Trabalho, que sejam pertinentes para a realização de uma investigação de segurança marítima; e

.6 assegurar que a investigação de segurança marítima leve em consideração os procedimentos de gerenciamento da segurança e a política de segurança do operador de um navio, nos termos do Código ISM.

21.3 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima devem permitir que um Estado substancialmente interessado participe, na medida do possível,\* de certos aspectos da investigação de segurança marítima que sejam pertinentes a ele.

21.3.1 A participação deve incluir representantes do Estado substancialmente interessado para:

*\* A referência feita a “na medida do possível” deve ser interpretada como significando, por exemplo, que a cooperação ou a participação é limitada porque a legislação nacional faz com que seja impossível cooperar ou participar plenamente.*

.1 entrevistar testemunhas;

.2 inspecionar e examinar provas e tirar cópias de documentos;

.3 fazer sugestões com relação às provas, fazer comentários e ter suas opiniões adequadamente expressas no relatório final; e

.4 receber a minuta do relatório e o relatório final relativos à investigação de segurança marítima.

21.4 Na medida do possível, os Estados substancialmente interessados devem auxiliar o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima, dando-lhes acesso a informações pertinentes à investigação de segurança marítima. Na medida do possível, deve ser dado acesso também ao investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima a vistoriadores do Governo, a oficiais da guarda costeira, a operadores do serviço de tráfego de navios, a práticos e a outro pessoal marítimo de um Estado substancialmente interessado.

21.5 O Estado da bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo, deve colaborar de modo a facilitar que tripulação fique à disposição do investigador, ou investigadores, que estiverem realizando a investigação de segurança marítima.

## Capítulo 22

### COLETA DE PROVAS

22.1 Um Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima não devem deter desnecessariamente um navio para a obtenção de provas, ou para dele retirar documentos originais ou equipamentos, a menos que isto seja essencial para fins de realizar a investigação de segurança marítima.

22.2 O investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem guardar em um local seguro os registros das entrevistas e outras provas obtidas durante uma investigação de segurança marítima, de modo a impedir o acesso a pessoas que não precisem deles para os efeitos da investigação.

22.3 O investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem utilizar de maneira eficaz todos os dados registrados, inclusive dos registradores de dados de viagem, se houver. Os registradores de dados da viagem devem ser disponibilizados para que o investigador, ou investigadores, que estão realizando uma investigação de segurança marítima, ou um representante designado, possam baixar os dados necessários.



22.3.1 Caso o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima não possuam meios adequados para ler um registrador de dados da viagem, os Estados que possuem esses meios devem oferecer os seus serviços, levando na devida consideração:

- .1 os recursos disponíveis;
- .2 as possibilidades do meio utilizado para a leitura dos dados;
- .3 a oportunidade da leitura dos dados; e
- .4 o local em que se encontra o meio a ser utilizado.

## Capítulo 23

### SIGILO DAS INFORMAÇÕES

23.1 Os Estados devem assegurar que o investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima só divulguem informações contidas num registro de uma investigação de segurança marítima quando:

- .1 for necessário ou desejável fazê-lo para fins de segurança do transporte, sendo levado em consideração qualquer impacto sobre a disponibilidade futura de informações de segurança para uma investigação de segurança marítima; ou
- .2 for permitido de acordo com este Código.\*

*\* Os Estados reconhecem que há vantagens em manter confidenciais as informações contidas no registro de segurança marítima quando for necessário compartilhá-las com pessoas estranhas à investigação de segurança marítima com a finalidade de realizar aquela investigação. Um exemplo disto é quando é preciso fornecer a um perito de fora as informações contidas nos registros de segurança marítima para a sua análise, ou para obter uma segunda opinião. O sigilo deve procurar assegurar que informações sensíveis não sejam divulgadas de maneira inadequada com outras finalidades que não a de serem utilizadas na investigação de segurança marítima, num momento em que ainda não tenha sido determinado como as informações ajudarão a determinar os fatores contribuintes de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo. Uma divulgação inadequada pode atribuir culpa ou responsabilidade a partes envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo.*

23.2 Os Estados envolvidos numa investigação de segurança marítima de acordo com este Código devem assegurar que qualquer registro de segurança marítima que esteja em seu poder não seja divulgado em processos criminais, cíveis, disciplinares ou administrativos, a menos que:

- .1 a autoridade adequada do poder judiciário do Estado determine que qualquer impacto adverso, doméstico ou internacional, que a divulgação das informações possa ter sobre quaisquer investigações de segurança, em andamento ou futuras, serão compensadas pelo interesse público na distribuição da justiça; e\*
- .2 quando for adequado nas circunstâncias, o Estado que forneceu o registro de segurança marítima para a investigação de segurança marítima autorizar a sua divulgação.

23.3 Os registros de segurança marítima só devem ser incluídos no relatório final, ou nos seus apêndices, quando forem pertinentes à análise do acidente marítimo, ou do incidente marítimo. As partes dos registros que não forem pertinentes, e que não forem incluídas no relatório final, não devem ser divulgadas.

23.4 Os Estados só precisam fornecer informações contidas num registro de segurança marítima a um Estado substancialmente interessado quando, ao fazê-lo, não comprometerem a integridade e a

credibilidade de qualquer investigação de segurança marítima que estiver sendo realizada pelo Estado, ou Estados, que forneceram as informações.

23.5 O Estado que está fornecendo as informações contidas num registro de segurança marítima pode exigir que o Estado que as está recebendo se comprometa a mantê-las confidenciais.

## Capítulo 24

### PROTEÇÃO A TESTEMUNHAS E A PARTES ENVOLVIDAS

24.1 Se for exigido por lei que uma pessoa forneça provas que possam incriminá-la, com a finalidade de serem utilizadas numa investigação de segurança marítima, deve ser impedido, até onde a legislação nacional permitir, que as provas sejam admitidas em processos cíveis ou criminais contra aquela pessoa.

24.2 Uma pessoa da qual se procure obter provas deve ser informada sobre a natureza e a base da investigação. Deve ser permitido que essa pessoa tenha acesso a um assessoramento jurídico, e que seja informada sobre:

.1 qualquer possível risco de que possa incriminar-se em qualquer processo posterior à investigação de segurança marítima;

.2 qualquer direito de não incriminar-se, ou de permanecer em silêncio;

.3 qualquer proteção concedida à pessoa no sentido de impedir que as provas sejam utilizadas contra ela, se as fornecer à investigação de segurança marítima.

---

*\* Os exemplos de quando pode ser adequado divulgar informações contidas num registro de segurança marítima em processos criminais, cíveis, disciplinares ou administrativos podem abranger:*

*.1 quando uma pessoa que for objeto do processo tiver realizado a ação com a intenção de causar um resultado nocivo; ou*

*.2 quando uma pessoa que for objeto do processo estivesse ciente de que iria haver um risco significativo de que ocorresse um resultado nocivo e, levando em consideração as circunstâncias conhecidas para ele ou para ela, tivesse conhecimento de que era injustificável correr o risco.*

## Capítulo 25

### MINUTA DO RELATÓRIO E RELATÓRIO FINAL

25.1 Os relatórios de investigações de segurança marítimas relativos a uma investigação de segurança marítima devem ser concluídos o mais rapidamente possível.

25.2 Quando for solicitado, e quando for possível, o Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima devem enviar uma cópia da minuta de um relatório da investigação de segurança marítima às partes interessadas, para comentários. Esta recomendação não se aplica, entretanto, quando não houver garantias de que a parte interessada não vá disseminar, fazer com que seja disseminado, publicar ou dar acesso à minuta do relatório da investigação de segurança marítima, ou a qualquer parte

daquele relatório, sem a autorização expressa do Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima.

25.3 O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão conceder à parte interessada um prazo de 30 dias, ou algum outro prazo mutuamente acordado, para apresentar os seus comentários sobre o relatório daquela investigação. O Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima deverão analisar os comentários antes de elaborar o relatório final da investigação de segurança marítima e, quando a aceitação ou a rejeição dos comentários tiver um impacto direto sobre os interesses da parte interessada que os apresentou, o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima devem notificar a parte interessada sobre a maneira como foram tratados os seus comentários. Se o Estado, ou Estados, Investigador(es) de Segurança Marítima não receberem qualquer comentário após transcorridos os 30 dias, ou após ter expirado o prazo mutuamente acordado, eles podem então prosseguir e concluir o relatório final da investigação de segurança marítima.\*

25.4 Quando for permitido pela legislação nacional do Estado que está elaborando o relatório da investigação de segurança marítima, deve ser impedido que a minuta e o relatório final sejam admissíveis como prova em processos relacionados ao acidente marítimo, ou ao incidente marítimo, que possam levar a medidas disciplinares, condenação criminal ou determinação de responsabilidade cível.

25.5 Em qualquer estágio de uma investigação de segurança marítima podem ser recomendadas medidas de segurança provisórias.

*\* Ver Capítulo 13 quando as disposições relativas a fornecer os relatórios às partes interessadas mediante solicitação puderem ser incluídas alternativamente como uma disposição obrigatória.*

25.6 Quando um Estado substancialmente interessado discordar de todo o relatório final da investigação de segurança marítima, ou de parte dele, pode submeter o seu próprio relatório à Organização.

## **Capítulo 26**

### **REABERTURA DE UMA INVESTIGAÇÃO**

26.1 O Estado ou Estados que estavam investigando a segurança marítima, e que tiverem concluído aquela investigação, devem reconsiderar as suas conclusões e considerar a reabertura das investigações quando for apresentada uma nova prova que possa alterar substancialmente a análise e as conclusões a que chegaram.

26.2 Quando for apresentada ao Estado, ou Estados, que estavam investigando a segurança marítima, e que a tinham concluído, uma nova prova significativa relativa a qualquer acidente marítimo, ou incidente marítimo, a prova deve ser bem analisada e enviada para outros Estados substancialmente interessados para que tomem as medidas adequadas.

\* \* \*